**COMISIÓN DE ASUNTOS LABORALES Y SEGURIDAD SOCIAL**

*(Sesión celebrada el día 17 de mayo de 2018).*

**SEÑOR PRESIDENTE.-** Habiendo número, está abierta la sesión.

*(Son las 15:08).*

–Dese cuenta de los asuntos entrados.

*(Se da de los siguientes).*

«Carpeta n.º 1084/2018. Promoción del trabajo de personas con discapacidad. Mensaje y proyecto de ley del Poder Ejecutivo. Distribuido n.º 1880/2018.

La Federación de Obreros y Empleados Molineros y Afines solicita audiencia a efectos de exponer la problemática del Molino Dolores y, a su vez, la de los molinos de Carmelo y de la citada federación».

–Propongo dejar para el final el tratamiento de estos asuntos en función de que figuran en el orden del día la visita de tres delegaciones: integrantes de la Unión de Exportadores del Uruguay –que ya están esperando para ser recibidos–; del Sindicato Único Portuario y Ramas Afines –Supra–, y del Centro de Navegación.

Dado que se nos ha dicho que hay quienes tienen que retirarse antes, de pronto podemos abordar en algún momento el tema del tercer punto del orden del día, relativo a los mozos de cordel, luego ver cómo seguimos a efectos de agendar para próximas reuniones las solicitudes de los molineros y cuál es el mecanismo que utilizaremos para el tratamiento del proyecto de ley de promoción del trabajo de personas con discapacidad.

*(Apoyados).*

*(Ingresan a sala representantes de la Unión de Exportadores del Uruguay).*

**–**Damos la bienvenida a una delegación de la Unión de Exportadores.

La invitación viene a cuenta de una solicitud de los integrantes de esta comisión habida cuenta de que el pasado 30 de abril culminó el plazo que tenía la aprobación de la ley que otorgó al artículo 116 esa prórroga, a los efectos de llegar a algún acuerdo entre los participantes de la actividad zafral portuaria. Esto no ha sido posible, por lo que entramos en el plazo de prórroga que tiene el Poder Ejecutivo. Entonces, me parece que con acierto, varios señores senadores plantearon la necesidad de empezar a buscar alternativas, adelantarnos al vencimiento de los plazos y encontrar alguna fórmula de consenso. En este sentido es que las estamos recibiendo para ver qué visión tienen sobre el tema y si quieren hacer algún aporte o propuesta que la comisión pueda tomar en cuenta.

**SEÑORA AISHEMBERG.-** Muchas gracias por la invitación.

Nos sorprende gratamente que nos citen a esta comisión –lo agradecemos–, porque el sector exportador hoy está con algunos problemas de competitividad. Nosotros asistimos a la comisión de

trabajo –tal como ustedes mandataron– en el ámbito del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, a los efectos de participar y seguir trabajando, pero ha llegado la última sesión y hemos arribado a que tanto el Centro de Navegación como el sindicato Supra, van a seguir conversando bilateralmente para negociar y buscar soluciones. De ahora en más, nosotros no vamos a participar porque ellos, bilateralmente, acordaron que se van a sentar a negociar. La Unión de Exportadores del Uruguay va a seguir bregando –como dijimos en ese ámbito– para que las partes se encuentren, dialoguen y puedan apoyar o no sobrecargar más al sector exportador con los costos que se generen de esa negociación.

Lo que queremos explicar a los señores senadores es que para nosotros es muy importante que ustedes, como una pata de todo este círculo virtuoso, procedan en consecuencia. Ya estuvimos en este ámbito y sugerimos cambios que no fueron tomados en cuenta, tal vez porque estaban tratando otros temas y no pudieron ver los cambios que planteábamos para ese artículo. Entonces, deseamos de todo corazón que si tienen la potestad de derogar este artículo lo hagan, porque eso ayudaría a que no se sume a esa negociación, que puede darse en el ámbito del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social como en el Consejo de Salarios –que es el ámbito natural–, un costo más que impacte sobre la competitividad de nuestras exportaciones.

**SEÑORA MEDERO.-** Buenas tardes.

Trabajo en la Unión de Exportadores del Uruguay y quería comentar además que, de acuerdo a lo conversado con los operadores, de quedar este artículo tal como está redactado habría un aumento de aproximadamente un 30 % en los costos operativos de funcionamiento y eso sería trasladado al sector exportador.

Como ustedes ya sabrán, estamos con problemas de competitividad sobre los que quizás Teresa Aishemberg pueda extenderse un poco más. Básicamente lo que nos preocupa es que nosotros somos quienes recibimos todos los aumentos de los operadores o de los intermediarios en la cadena exportadora. Por lo tanto, se debe tener en cuenta que este tipo de medida puede impactar no solo en las fuentes de trabajo de los operadores portuarios, sino también de las empresas exportadoras que son quienes deberán asumir otro costo más en este momento complejo.

Creemos además –como dijo la señora Aishemberg– que esta es una instancia que debería ser negociada en el ámbito del Consejo de Salarios y que la medida va en contra del sector productivo exportador nacional.

**SEÑOR DELGADO.-** En primer lugar, saludo a la delegación de la Unión de Exportadores que nos visita.

En la sesión pasada sugerimos que se empezara preventivamente con una ronda para no tener que llegar al filo del plazo con esto sin resolver. Recordemos que la prórroga de entrada en vigencia se hizo por ley con un adicional de 60 días y que cualquier decisión que se tome implica la elaboración de un proyecto de ley que tiene que pasar por las comisiones y los plenarios de ambas Cámaras. Ya empezó a correr la prórroga adicional de 60 días y en nuestro caso queríamos trabajar en pos de una solución para que no quede vigente el artículo 116 de la rendición de cuentas, tal como es nuestra opinión.

Sabemos que se efectuaron algunas reuniones en el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social; no sabíamos que a partir de ahora habrá una negociación bilateral entre el Sindicato Único Portuario y Ramas Afines –Supra– y el Centro de Navegación –Cennave–, cuyas delegaciones estarán aquí dentro de un rato, cosa por demás oportuna.

Tenemos entendido –nos gustaría saber si las invitadas tienen conocimiento de ello– que el Banco de Previsión Social ha avanzado en un *software* para el cómputo de las horas de diferentes empresas, que era uno de los problemas que tenían. Una situación parecida se dio con las trabajadoras domésticas y el BPS tuvo que hacer un *software* especial. Creo que en este caso se pudo hacer y se avanzó bastante respecto a la cuota mutual, es decir con el acceso de los trabajadores al Fonasa. Nos gustaría saber si es correcta la información que nos hicieron llegar y cómo operaría.

**SEÑORA AISHEMBERG.-** Es importante destacar que al principio de la reunión en el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, el sector privado se puso de acuerdo con que todos tuvieran alcance al Fonasa, punto sobre el cual el sindicato estaba bregando. Estamos en contacto con el BPS y sabemos que se ha avanzado en el tema del *software*, pero no es el problema planteado por el sindicato.

Sería importante que consultaran a las otras delegaciones porque ellos van a negociar bilateralmente. Entonces, cuando a los señores senadores les llegue la resolución adoptada, tendrán que apoyar o no, o legislar. Queremos dejar bien claro que cualquiera sea el resultado de esa negociación –ya sea trece jornales, cinco jornales o lo que sea–, generará un impacto sobre la competitividad de esas empresas. Entonces, lo que está aquí en juego es apostar al empleo o apostar al desempleo. Por lo tanto, tantos los señores senadores como nosotros somos responsables de esa situación, porque si se nos trasladan los costos de la negociación cualquiera sea el resultado, se verá perjudicado el empleo de las empresas operadoras o de algunos sectores como el arrocero o el pesquero.

Ha habido negociaciones o adelantos por parte del sindicato de dejar por fuera de este artículo al sector de la pesca que también está pasando por momentos cruciales. El sector del arroz que exporta bastante, también está pasando por momentos especiales y no sabemos si el sindicato lo dejaría fuera del artículo.

Entonces, para vuestro conocimiento, desde el principio de las reuniones en el ministerio se ha avanzado en cuanto a que todos tengan Fonasa y, además, por sensibilización del sindicato, se sacarían algunos sectores comprendidos en este artículo. Después de muchos años de no reunirse las partes, el sindicato en la última reunión ha demostrado ser sensible a negociar, y eso supone un avance. No sabemos cuál será el resultado de esa negociación entre el Centro de Navegación y el sindicato.

**SEÑORA MEDERO.-** Si bien, básicamente, entendemos el reclamo del Supra y de todos los trabajadores por un mejor salario y una continuidad laboral, no dejamos de entender que este sector se encuentra en un rubro de eventualidad, lo que significa que no es una corriente continua de trabajo del sector. Por lo tanto, al momento de exigir los trece jornales también debemos tomar en consideración el tipo de trabajo que se realiza. Hay que ver en qué condiciones están las empresas como para asegurar trece jornales, sobre todo cuando hablamos de procesos zafrales como sucede, por ejemplo, con los cítricos. Es un poco complejo encasillar a las empresas y obligarlas a un pago determinado cuando están utilizando la figura del eventual.

**SEÑOR PARDIÑAS.-** Quisiera hacer alguna pregunta porque se mencionó que esta norma podría traer aparejado un incremento de un 30 % en los costos operativos. ¿Esta información fue brindada desde el Centro de Navegación o la dieron los sectores? ¿Cómo se estima ese impacto? Me gustaría que se pudiera abundar en la identificación de este proceso a fin de saber cómo se puede generar ese incremento según el sector de que se trate.

**SEÑORA MEDERO.-** Hay varios elementos a tener en cuenta. Por ejemplo, hay sectores que hoy llegan a trabajar un promedio de cinco a siete jornales asegurados, a lo que habría que sumar la diferencia para llegar a los trece jornales, lo que significa un incremento. Además, en el sector hay un gran ausentismo, lo que significa que también hay que considerar cuántas personas más se requieren dentro de lo que es el porcentaje de ausentismo de esa actividad.

En definitiva y como expresé antes, el incremento no es menor para un sector ya castigado. De todas formas, podemos hacerles llegar los informes técnicos que las empresas exportadoras nos acercaron en su momento.

**SEÑORA AISHEMBERG.-** Simplemente quiero agregar que, desde siempre, la Unión de Exportadores del Uruguay tiene contacto permanente con el Supra, a través del señor Ricardo Suárez, con ustedes mismos, con el Centro de Navegación y, por supuesto, con los sectores que representamos. Ellos son los que nos aportan los números que les haremos llegar si así lo desean. Asimismo, el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social también cuenta con estas cifras, porque le hemos proporcionado toda la información de los sectores que han sido impactados.

Muchas gracias.

**SEÑOR PRESIDENTE.-** Agradecemos la presencia de ustedes, vamos a seguir recibiendo delegaciones y esperamos llegar a buen puerto.

*(Se retira de sala la delegación de la Unión de Exportadores del Uruguay).*

–Mientras esperamos a la siguiente delegación podríamos considerar el proyecto de ley sobre mozos de cordel.

*(Apoyados).*

**SEÑOR DELGADO.-** Respecto al proyecto de ley sobre mozos de cordel que tenemos a consideración con las modificaciones previstas por el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, estamos en condiciones de votarlo luego de haber recibido una serie de aclaraciones en cuanto a la cantidad, el no ingreso de nuevos, el monto, la dispersión, la actualización y las partidas que nos proporcionó la presidencia, en consulta con el ministerio y la ANP. A su vez, tuvimos en cuenta las consultas que le hemos hecho al representante del Partido Nacional en el directorio de la ANP. Esto es producto de un acuerdo en el directorio de la ANP, por lo que reitero que estaríamos en condiciones de votar.

**SEÑOR PRESIDENTE.-** Sobre la base de los argumentos expuestos pasamos a votar.

Si no se hace uso de la palabra, se va a votar.

*(Se vota).*

–6 en 6. **Afirmativa.** UNANIMIDAD.

Se propone como miembro informante al señor senador Otheguy.

*(Apoyados).*

*(Ingresa a Sala la delegación del Sindicato Único Portuario y Ramas Afines).*

–Damos la bienvenida a la delegación del Sindicato Único Portuario y Ramas Afines (SUPRA).

Los hemos invitado porque hemos tenido conocimiento de que el 30 de abril venció el plazo que otorgó el artículo 116, por lo que en este momento se está en la etapa de prórroga. La intención es adelantarse a los plazos y no llegar sobre la fecha de finalización de este beneficio sin una propuesta alternativa que cuente con el consenso de todas las partes. Sabemos que están en una etapa de negociación y que han surgido algunas dificultades, por lo que en la jornada de hoy hemos decidido recibir a varias delegaciones vinculadas al tema. La primera de ellas fue la Unión de Exportadores, ahora los recibimos a ustedes y luego haremos lo propio con el Centro de Navegación.

Aprovecho para informar al resto de los colegas que el ministro de trabajo se comunicó con nosotros a fines de la semana pasada y pidió para concurrir a la primera reunión de la Comisión del mes de junio, lo que le permitiría tener unos días más para las negociaciones y para poder encontrar un acuerdo. Aclaro que el señor ministro va a concurrir junto a una delegación del Banco de Previsión Social.

Sin más, les cedemos el uso de la palabra.

**SEÑOR SUÁREZ.-** Agradecemos la convocatoria porque, como entenderán, nosotros estábamos un poco nerviosos ya que no sabíamos cómo iba a seguir esta historia.

Anteriormente hemos estado en estos espacios explicando la necesidad de que los trabajadores portuarios tengan un marco de estabilidad. En este caso, se le llama trece jornales pero el tema de fondo que plantea el sindicato es que la actividad portuaria se regule de alguna forma, permitiendo que los trabajadores tengan un ingreso fijo, que les permita afrontar las necesidades que tiene cualquier persona.

Es así, que hoy tenemos un núcleo de trabajadores portuarios que, si bien cumplen tareas en forma habitual, por lo general, a fin de mes no tienen un recibo de sueldo que garantice que gana tal o cual cantidad. Hay una historia de los trabajadores portuarios, que el señor presidente de la comisión debe conocer, que es muy antigua. Sabemos que el trabajo del puerto es complicado, y además está el vínculo con la Ciudad Vieja, pero bastaba que un funcionario mostrara su carné para que les abrieran las puertas, entre otras cosas, para comprar fiado, porque ello era sinónimo de que se trataba de un trabajador portuario y de que tenía estabilidad laboral. Sin embargo, eso ha cambiado en forma radical. Si uno es trabajador portuario, lamentablemente, la respuesta es: «No te puedo dar fiado» o «No te puedo alquilar», porque no tiene forma de comprobar que tiene un ingreso y que va a pagar.

Esa es la problemática de fondo. Pero, a su vez, esto implica otras situaciones como, por ejemplo, que al no tener un ingreso fijo y no completar jornales, no tenían acceso a la cuota médica, tema que, hoy por hoy, quedó regulado en la rendición de cuentas.

Dicho esto, queremos aclarar el problema de fondo y por qué entendemos –y entendimos en su momento, junto con la mayoría de los legisladores– que no es materia del consejo de salarios o de simples discusiones. Tengo muchos años de trabajo en el puerto y puedo decir que este tema siempre estuvo planteado: desde la Ley de Puertos para acá, nunca se logró encontrar una solución.

En su momento, el entonces senador Gargano presentó un proyecto de ley en el que se proponía establecer alguna forma de registro o de prioridad para garantizar a esos trabajadores cierto marco de regulación. Hubo instancias importantes durante la legislación pasada y parte de esta, en las cuales se discutió con empresarios y parlamentarios; recuerdo que el señor representante Pozzi estuvo en algunas reuniones pero, lamentablemente, no se pudo avanzar. Tampoco fue propicio el ámbito del consejo de salarios, porque hay un tema de fondo que fue legislado o desregulado por una ley, y por eso entendemos que este es un tema de política de Estado, de política laboral. Habría que preguntarse cómo se trabaja en los recintos portuarios, de acuerdo con la legislación vigente y los convenios internacionales, que marcan que tiene que haber un registro de los trabajadores portuarios que tiene que tener prioridad a la hora de trabajar.

Todo esto nos llevó a discutir y a tratar de acordar con el sector empresarial legislar en esta materia. El artículo se aprobó por mayoría en las cámaras y luego de eso nos reunimos con los empresarios, que hasta ese momento no quisieron dialogar. Justamente ayer tuvimos que darles en mano propia las notas que enviamos antes de que el artículo empezara a discutirse, pidiéndoles para reunirnos y ver si encontramos puntos de acuerdo porque sabemos que esto va a ser problemático a la hora de su aplicación. La negativa a discutir sobre esto fue rotunda. Se entendió –como también lo hacemos los trabajadores– que este problema es de fondo; las dos partes lo ven así, primero, porque sabemos que si no se regula siempre vamos a estar en esa situación y, segundo, porque si se regula, lamentablemente para sus intereses, van a tener que empezar a trabajar de otra forma y con personal estable.

Luego de que salió la ley nos llamaron y sabemos que hubo intervención de varios empresarios de la cámara, pero me dicen que viene la Unión de Exportadores del Uruguay y luego el Cennave. Ya he hecho algún comentario acá sobre la forma cómo se agrupan, cómo se autoalinean, es como que el cliente viene con el patrón a defender lo mismo; la Unión de Exportadores del Uruguay porque sabe que los costos se los van a poner a ellos pero los que les cobran los costos son los operadores portuarios, no somos los trabajadores. Obviamente, como en todas las actividades, hay salarios de por medio, pero ellos tienen un problema con lo que les cobra el operador portuario, las navieras, a su clientes, que son ellos. Es como que viniera aquí a defender esta ley y la próxima instancia viniera yo, los trabajadores de las diferentes pequeñas empresas y el PIT-CNT porque todos estamos de acuerdo en que esto hay que solucionarlo. Así, uno no sabe con quién está discutiendo, si con la Unión de Exportadores del Uruguay –que, en realidad, son los clientes de los operadores–, con la cámara que nuclea a los productores arroceros –es el productor arrocero el que alquila un exportador que le cobra–, o con la cámara del sector pesquero, en realidad no sabe con quién.

Todos estos problemas fueron puestos sobre la mesa; recuerdo –cuando hablen con los empresarios veremos si estoy equivocado– que primero se planteó el tema de la pesca, que no estaba dentro del grupo de salarios, etcétera; el tema de algunos trabajos muy puntuales y muy ocasionales; y el tema de qué pasaba si un trabajador trabajaba un mes y al otro mes hacía un jornal el 31 y un jornal de 1.º. Esos son los temas que plantearon, después empezaron con lo de la inconstitucionalidad, con que todos los legisladores son burros porque votaron eso, que no saben lo que hicieron, que todos levantaron la mano porque el sindicato portuario les pateó la mesa; esa es la lógica que están manejando.

Nosotros dijimos que no, y lo demostramos en los hechos. El Ministerio de Trabajo y Seguridad Social nos llamó a nosotros, así como llamó a los empresarios, para decirnos que había que suspender la ley porque algunos senadores planteaban que había dudas y que querían reunirnos a nosotros y a los empresarios en el ministerio para analizar cuáles eran las dificultades. Dijimos que no teníamos problemas con eso, pero que tampoco pasaran seis meses sino, por ejemplo, tres. Al final se hizo en cuatro meses y después nos plantearon dos más, por lo que en total propusieron seis meses. Es decir que indirectamente accedimos a los seis meses. En función de construir y ver una solución aceptamos ese diálogo. Entonces, se vota la ley que garantiza la cuota médica y extiende la aplicación del artículo de la rendición de cuentas por cuatro meses. Ustedes votan un artículo que dice que los sindicatos más representativos y los empresarios se tienen que reunir para dialogar sobre estos temas. Y nos convoca el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social a los empresarios y a los trabajadores. Acudimos el día que se nos citó y esperamos dos horas porque el ministerio estaba reunido con los empresarios. Cuando termina la reunión, vamos a pasar nosotros y se nos comunica por parte del ministerio que los empresarios no querían dialogar porque dicen que esto es inconstitucional y hay que derogarlo. ¿Qué podíamos hacer? Nos fuimos y al otro día elevamos un pedido al ministerio en cuanto a que, si no había diálogo, no tenía sentido tener la ley suspendida. Justamente la ley estaba vigente pero se había suspendido con el fin de dialogar. Así transcurrieron los cuatro meses sin que se nos diera una respuesta. El 1.º de mayo llamamos al ministerio y elevamos nota solicitando que no se haga uso de la prórroga porque en los cuatro meses no pudimos tener una sola reunión con los empresarios. No nos llamó ni el ministerio ni los empresarios. Así que lo que pedíamos era que se aplicara la ley. En esa oportunidad, el ministerio saca un decreto por el que dice que nuevamente quiere intentar dialogar. Se nos llama el viernes de la semana pasada con ese fin. Por supuesto que fuimos, con la mejor buena voluntad y siendo conscientes de que el plazo ahora es de dos meses y que los problemas siguen siendo los mismos. No obstante, aclaramos y dejamos dicho a texto expreso en el ministerio que en el tema de la pesca no teníamos ningún problema y así lo hablamos con la cámara y con los trabajadores. En materia de las empresas que tenían un trabajo puntual, dijimos que estábamos dispuestos a encontrar una solución a modo de excepción, ya que quizás había que idear una fórmula. Estábamos dispuestos a dialogar en ese sentido.

Aclaramos también que el tema de la acumulación nunca fue nuestra intención. En realidad, nuestra intención es que el trabajador tenga un salario mensual, no que acumule cuando no trabaja, es decir que tenga un salario como cualquier trabajador dependiente de una empresa. El texto que ustedes votaron dice expresamente que son para aquellas empresas que no tienen trabajadores permanentes. O sea, estamos dispuestos a analizar todos los temas que plantearon. El problema es que se trata de un tema de fondo, y por eso no es un tema de consejos de salarios; por esa razón no podemos ir al consejo de salarios. Se trata de algo que no hemos podido regular desde 1992 hasta hoy y no podemos generar un conflicto en toda la actividad portuaria por un tema que ya sabemos que tiene visiones encontradas, con dos visiones de país.

Queremos un país donde los trabajadores portuarios puedan vivir de su actividad y no nos importa que sean públicos o privados. Hemos dado muestras suficientes en cuanto a que los trabajadores están organizados en un solo sindicato. También queremos una actividad portuaria confiable, con empresarios estables y con trabajadores con cierto grado de estabilidad. Siempre decimos lo mismo, parece ridícula la discusión que estamos dando porque estamos planteando que a un trabajador que habitualmente cumple funciones en el puerto se le dé un mínimo de trece jornales. Esto tiene que entenderse porque si no parece que estamos planteando cosas fantasmales que estamos pidiendo salarios impresionantes. No; estamos hablando de un mínimo, es decir, que al trabajador se le paguen los trece jornales.

Hace una semana en Fray Bentos sucedió un lamentable accidente que trajo aparejada la pérdida de la vida de un trabajador que estaba cumpliendo funciones para la empresa TGU, Terminales Graneleras Uruguayas. Como señalamos, lamentablemente se muere el trabajador porque se cae en uno de los tubos donde va la noria que engancha la cinta hacia la bodega porque faltó poner una tapa. Eso es materia de la inspección pero, ¿miren lo que pasó? A los funcionarios que estaban trabajando en ese barco que iban a hacer, seguramente, cinco o seis jornales, que era el único trabajo que iban a tener durante ese mes, quedaron sin trabajo porque vino el Ministerio, encontró irregularidades y suspendió a la empresa. TGU sacó el barco de Fray Bentos, lo llevó al puerto de Nueva Palmira y trabajó ahí. No perdió nada. Pero los trabajadores perdieron un compañero, quedó una familia destruida y sin jornales porque no había barco ni nadie que les garantizaran esos jornales. Ahora estamos peleando para ver si se pueden cobrar por el ministerio. La historia no terminó ahí. Luego unos vecinos se quejaron –y están en su derecho– por el ruido que hacía la cinta del puerto en Fray Bentos –ciudad que creció en torno a los frigoríficos y al puerto– que hace mil años que está instalada ahí. Entonces la Dinama le puso algunas observaciones puntuales a la empresa. Entonces la TGU expresó que si la Dinama le ponía condiciones no trabajaba. En este momento estamos discutiendo las condiciones de trabajo entre la empresa y el organismo, pero los empleados siguen sin poder trabajar.

La empresa tenía un registro de 27 trabajadores, siete fueron al seguro de paro porque alcanzaron a cumplir los jornales, pero el resto no pudo; no tienen trabajo y se la tienen que arreglar.

La pregunta que nos hacemos es si estamos hablando de una empresa ocasional o de alguien que viene a trabajar puntualmente. No, nos referimos al Grupo Schandy apoyado por el grupo chileno Ultramar, de una multinacional a la cual se le concedieron los silos de Nueva Palmira y Fray Bentos. De eso estamos hablando, y no tienen trabajadores estables. Esa misma empresa, hace cinco años, echó a todos los trabajadores estables que tenía y los volvió a contratar por el mecanismo de jornales. Esa es la realidad que tenemos en los puertos y lo que no se quiere regular.

No quiero profundizar más en esto. No tenemos ningún problema en buscar soluciones que nos lleven a que en los puertos de Uruguay, al igual que en todos los puertos del mundo, las personas que trabajan para las empresas portuarias, para los operadores portuarios habilitados por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas y la Administración Nacional de Puertos, tengan personal estable a su cargo al que le asegure un mínimo de salario. Reitero que ese es el tema de fondo.

Si hay una actividad que es muy eventual y que no la está haciendo ningún operador, podríamos estudiar el problema. Pero recuerden que estos son negocios para los empresarios: son operadores portuarios que compiten entre sí; unos ganan y otros pierden –como pasa con los supermercados cuando uno se funde y otro no–, pero a nadie se le ocurre que para no fundirse hay que tener a todos los empleados trabajando cuando viene el cliente. El tema sigue siendo el de fondo: o se quiere regular esto o vamos a seguir y lo hemos dicho hasta el cansancio.

Los empresarios ayer nos decían que la ley de puertos fue buena porque nadie la cuestiona. Los senadores, diputados –frenteamplistas, blancos y colorados, que en su momento hicieron alguna intervención– y los directorios siempre la tomaron como algo valorable. Ahora bien; este sindicato portuario desde el SUAM al Supra, sistemáticamente, en todos los ámbitos ha dicho: «Señores: la ley de puerto está muy bien, ha generado muchísimas ventajas, pero desreguló la mano de obra». Entonces, la pregunta es cuál es el sistema portuario que queremos». Crucemos el charco y veremos que en Argentina no sucede esto; en Chile no sucede esto; en Brasil no sucede esto; en España, no sucede esto; sucede en Uruguay. Sucede en Uruguay sin que se quiera legislar, porque nosotros no estamos imponiendo nada, sino diciendo: «¿Cuántos son? ¿Siete? ¿Dos? ¿Cuánto pueden pagar las empresas para que un trabajador tenga un trabajo estable? Esa es la pregunta.

El trabajador falleció en Fray Bentos a causa de una falla y, además, porque como era estibador y tenía que hacer un jornal, le ofreció a la empresa quedarse a arreglar el carrito mecánico, porque si no hace los jornales y no los trabaja todos ese día, no los trabaja más. Entonces, la empresa lo utiliza para todas las tareas. ¡Se está queriendo tapar el sol con un dedo! Nosotros estamos dispuestos a encontrar soluciones; hemos pedido a la abogada del sindicato y al doctor Zapirain, por la central, que acompañe las discusiones con el Senado para ver cuáles son las dificultades puntuales. Ahora bien; si van a hablar de que los ministros de la Suprema Corte de Justicia dicen que es inconstitucional y que los legisladores que la votaron no sabían lo que estaban haciendo y que nosotros somos unos inconscientes porque estamos haciendo cosas para fundir a todas las empresas, es muy difícil dialogar y que el consejo de salarios encuentre una solución. Reitero que para nosotros es un tema de fondo, que no va al consejo de salarios; hay una ley que se votó en el Parlamento, se pidieron seis meses de prórroga para discutirla, y estamos expectantes. ¡Ojalá encontremos soluciones!

**SEÑORA PASSADA.-** Pido disculpas porque tenemos otra comisión, por lo que voy a leer la versión taquigráfica.

Lo único que quiero saber antes de retirarme –quizás, el presidente haga el planteamiento– es si hay un ámbito de mayor acercamiento como nos plantearon hace un rato, o no, porque es importante para toda la comisión saber si realmente está existiendo eso.

**SEÑOR SUÁREZ.-** A partir de la reunión del viernes en el ministerio, los empresarios plantearon una discusión bipartita. En el día de ayer se hizo, creo que con buen ánimo, una reunión entre los empresarios y nosotros, y ahora –como recién dije– pusimos a los abogados a trabajar un poquito para ver si podemos encontrar soluciones.

**SEÑOR DELGADO.-** Es un gusto saludar al Supra.

Lo que intenta hacer esta comisión de común acuerdo es trabajar preventivamente y no terminar contra el límite y el filo de los plazos. Cualquier solución que implique alguna modificación de lo que está votado, pero prorrogado en su entrada en vigencia, implica una modificación legal que tiene que pasar por ambas Cámaras.

Quisimos colaborar con la convocatoria, porque sabíamos que quizás la negociación estaba un poco enlentecida –vamos a ponerlo en esos términos–, y si ustedes nos dicen que ya el viernes hubo una convocatoria a negociar de vuelta, quizás nuestro primer objetivo, que fue ayudar a que haya un ámbito de negociación, está cumplido. Obviamente, quedamos a la espera de que se cumpla la segunda parte del objetivo que es que llegue a algún tipo de acuerdo.

La Unión de Exportadores del Uruguay nos dijo que a partir de ahora iba a haber una negociación bipartita entre el Centro de Navegación y el Supra, y queríamos confirmar que esto fuera así, ya que ustedes están haciendo referencia que el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social es el ámbito donde van a participar los asesores legales de cada una de las instituciones.

**SEÑOR OTHEGUY.-** En primer lugar, saludo a la delegación.

En primer lugar, quiero saber de cuántos trabajadores estamos hablando.

En segundo término, aquí se hizo referencia a un mínimo de trabajadores por empresa y me gustaría saber cómo opera eso, porque no lo termino de comprender. Entendí claramente los fundamentos del planteo y en buena medida lo comparto conceptualmente, pero no conozco bien la mecánica de la actividad. Uno se imagina una empresa que tiene una dotación equis de personal que, como en cualquier empresa, se justifica en algún tiempo y en otro no, pero siempre tiene una válvula de escape que es la de, frente a una mayor actividad eventual, poder contratar más personal y cuando esa actividad cae, prescindir de él manteniendo una dotación mínima. ¿Cómo operaría esto en este caso? Si yo necesito eventualmente más trabajadores, ¿el mecanismo sería que igual esos trabajadores tendrían asegurados los 13 jornales?

En último lugar, acá vinieron algunos sectores que señalaron que esto era muy crítico y sus planteos tenían cierta razonabilidad. Me quiero referir a dos de ellos: la pesca y el arroz. ¿Ustedes los valoraron o está en este ámbito de negociación?

No conozco el tema de la pesca, pero si del arroz porque en el Período pasado me tocó presidir la sectorial del arroz y lo conozco bastante. Ahí se planteaba esta norma como un punto crítico para la actividad del arroz. ¿En los ámbitos de negociación fue planteado este tema como para encontrarle la vuelta a dos sectores que son estratégicos para el país, particularmente el del arroz? El arroz es un sector estratégico del agro; es la única cadena integrada que funciona muy bien en el Uruguay. Ha sido muy difícil integrar otras cadenas en el ámbito agropecuario, pero en el arroz sí ha funcionado. El Uruguay exporta un arroz de altísima calidad y tiene un altísimo rendimiento por hectárea. Entonces, me gustaría saber si esto lo han incorporado en el análisis.

**SEÑOR PARDIÑAS.-** Es un gusto recibir a la delegación.

Para complementar la pregunta del senador Otheguy, que habló específicamente de algunos sectores, quiero hacer esta consulta. El sindicato planteó en su exposición que está dispuesto a buscar excepciones para algunas empresas. ¿Estarían enfocadas a sectores de la producción o a empresas que están vinculadas a esos sectores y, por ende, tienen una actividad muy puntual donde la contratación en forma permanente puede afectar a ese sector de producción y, por ende, a las empresas que derivan de esa operativa? Quería complementar con esta pregunta que pienso que está vinculada al planteo del senador Otheguy.

**SEÑOR SUÁREZ.-** Seguramente, los compañeros que tengo a mi lado también podrán aportar información al respecto. Quiero entender el planteo que hace el señor senador. Hoy venimos a decir que estamos dialogando; eso está claro.

La lógica que hay que entender es la de la ley de puertos. La ley de puertos no dice que cualquiera puede trabajar en el puerto, sino que establece que para trabajar en el puerto hay que ser un operador y para ser habilitado como tal debe contar con determinadas cosas. Aquí no se está analizando el problema del arroz, de la leche o la madera, sino el de un operador que trabaja determinada mercancía; en este caso es el arroz. Si ese operador se funde –no lo quiero decir; no es

nuestra intención–, seguramente, tres o cuatro de su alrededor le dirán a los arroceros que le operan los barcos. Esa es la lógica del negocio portuario.

La ley de puertos establece que para trabajar en un puerto uno tiene que ser operador. ¿Cómo se habilita a un operador? El Decreto 412 que regula la ley de puertos dice que para ser operador se debe tener experiencia portuaria, un capital, maquinarias y algún personal estable. Esa es la realidad. Habría que ver cómo se opera con los operadores. No puede ser que el único capital de un operador portuario sean jornaleros que son convocados cuando quiere; eso es lo que está pasando.

Detrás de las empresas hay empresas más grandes. El arroz lo trabaja un operador portuario que se llama Tacua SA. que tiene varios negocios en el puerto y que, a su vez, integra un grupo llamado SUR. Este, a su vez, tiene una empresa denominada Utilaje, de la que Puntigliano era asesor y trabajaba con ella en varios negocios portuarios. El problema está en que el único capital que se achica o se agranda son los trabajadores. ¿Qué pasa, entonces? Tal vez, la vía de la excepción es la lógica y podríamos decir que como el arroz es ocasional, no es permanente, se le podría permitir a esas empresas contratar más personal para esas operaciones. Ante lo cual, pedimos que no nos traigan a Juan de los palotes, que exista una lista de personas o un registro en el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social. Que sean trabajadores preparados para evitar que mañana se mate uno. Por ejemplo, antes de ayer un trabajador de Tacua SA, que tenía dos meses de trabajo, se arrancó tres dedos. Esas son las cosas que suceden en el puerto.

La lógica, para nosotros, es que así como se le pide a un operador portuario que tenga experiencia portuaria y maquinaria, se le debería pedir también que cuente con trabajadores estables y que si no tiene negocios, los tendrán otros. No podemos discutir al influjo de que el que hoy tiene dos jornales, si mañana sale una ley no tendrá ninguno. Ya lo sabemos. Seguramente, ese trabajador vendrá al sindicato a decir que perdió los dos jornales.

Debemos preguntarnos, entonces, qué queremos para el trabajo. Hay un convenio internacional ratificado en el Parlamento, que dice que tiene que haber registro de los trabajadores. No lo decimos nosotros, sino los empresarios. Los trece jornales es la consecuencia de no tener registro de trabajadores como existe en todas partes del mundo. Y no estamos hablando de bolsa de estiba, que no se confunda, que no se piense que queremos volver a lo de antes. Lo único que decimos es que si se va a trabajar con una determinada mercancía, entonces tengamos un registro; es cierto que la empresa debe tener su personal estable y viene a trabajar, pero si va a tomar personal eventual es necesario que lo haga de un mismo lugar. ¿O hacemos un registro para cada empresa que quiere trabajar?

El propio artículo dice qué es lo que se debe hacer en el interior del país. Allí hay un registro portuario porque no hay ninguna empresa que tenga un volumen tal que permita mantener un trabajo. Que yo sepa, no existe mucho problema, más allá de que a alguien le den o no la ropa.

Me parece que la lógica va por ese lado. Capaz que hay que sentarse, afilar el lápiz y decir «esto es así», pero creo que en el fondo lo que sucede es que no se quiere regular. He mencionado que veintisiete trabajadores acaban de ser echados y veinte de ellos ni siquiera tienen seguro por desempleo, pero no se trata de una empresa ocasional; recién ahora se está haciendo un proceso de licitación por los silos de Fray Bentos, que refiere a dicha empresa, donde están involucrados los ministerios de Transporte y Obras Públicas, de Ganadería, Agricultura y Pesca, y de Economía y Finanzas. Ahora bien, la pregunta de fondo es la siguiente. ¿Vamos a permitir que esa empresa se instale, que obtenga una concesión de treinta años bajo un canon y que pida rebaja de tarifas a la ANP, pero que no asuma ningún compromiso con los trabajadores? ¿Eso haremos? ¿O lo vamos a regular? Diremos, por ejemplo, «Usted va a tener la empresa por treinta años, pero los trabajadores que tiene son suyos. ¡Págueles un salario! ¡No me diga que va a hacer un barco de vez en cuando porque el país está haciendo una importante inversión!». La ANP acaba de bajar todas las tarifas en el puerto de Fray Bentos al 50 % para que los empresarios trabajen. ¿¡De qué estamos hablando!?

Fíjense lo que sucedió el año pasado. Hay una concesión a treinta años con la empresa multinacional TCP y en el primer conflicto que tuvimos amenazó con que si no le extendían los plazos iba a echar a todos los trabajadores. Es decir que en función de un conflicto se terminó regulando que los trabajadores tenían que ser estables y había que pagarles trece jornales. Sin embargo, los convenios que tenemos son de veinticinco jornales. ¿Qué quiero decir con esto? Que si no se regula todos terminamos siendo rehenes de la situación. Es cierto que hay convenios con las empresas, pero en la primera oportunidad dicen «Mirá que te echo» porque son todos jornaleros.

**SEÑOR TORRES.-** Soy estibador de la actividad privada; el único que va quedando.

De acuerdo con lo que dice el correo electrónico que recibimos, los señores senadores querían conocer nuestra opinión con respecto al artículo 116 y frente a esto, que fue votado por todos –los que no lo hicieron tendrán sus razones; también los respeto–, simplemente quiero decir muchas gracias.

Quienes hayan leído la ley de puertos sabrán lo que, desde 1992, cuando se empezó a implementar, les dio a los trabajadores. Es cierto que está bien y que se adaptó a los tiempos que corren en el país, pero en esta ley se olvidaron de la justicia social porque no incluyeron a los trabajadores. Si bien es cierto que se dictaron diferentes decretos, no se nos contempló en la propia ley y ahora los empleadores nos dicen, por ejemplo, «Pasaron tantos procesos y nadie dijo nada de la ley». Es cierto, nadie dijo nada, está bien, pero hay una realidad. Lo hemos dicho anteriormente y hemos presentado varios anteproyectos de ley, pero nunca obtuvimos una consideración.

De todas formas, todos los trabajadores de la actividad privada, que seremos los beneficiados, saludamos con alegría que se haya votado este artículo. Estamos muy contentos.

Han pasado cuatro meses en el proceso de negociación y no hemos tenido posibilidades de avanzar, así que estamos un poco nerviosos, pero ahora renace la esperanza de poder conversar con los empleadores acerca de este tema. Recuerden que no fue ahora, sino en el año 1992, porque se desreguló y no se contempló la parte social, la de los trabajadores y de ahí hasta 2005 sufrimos los efectos de la ley de puertos. En ese año empezamos a recuperarnos por los consejos de salarios. Ahí fuimos contemplados y comenzamos a avanzar en la ley de negociación colectiva, pero no se solucionó el tema porque hoy no tenemos certezas, trabajamos como en 1920, 1940 o 1950. Si no trabajo no gano y yo soy un trabajador de la actividad privada. Hay empresas importantes que tienen la solvencia de cubrir o hacer acuerdos con los trabajadores, pero hay empresas menores que el recurso son los trabajadores y no hacen acuerdos y ahí está el tema: si no trabajo no gano. Hablo de una empresa cualquiera, por ejemplo, Boenal SA, una empresa portuaria que descarga autos donde a veces hacemos cinco jornales en el mes; otra empresa es Transgranel que hace cinco, siete u ocho jornales. Esa es la realidad. A partir del 1.º de enero tenemos el beneficio de la cuota mutual votado también por ustedes. En ese sentido avanzamos, pero no todo lo que necesitamos porque el Estado nos ha dado muchos beneficios pero cuando no estamos registrados o trabajamos en negro no los tenemos. La ley de inclusión financiera nos beneficia porque tenemos un trabajo estable, posibilidad de acuerdo o de pedir un crédito en el banco, pero si no estamos organizados no tenemos el beneficio. La actividad portuaria está regulada –despachantes de aduana, prácticos, ANP, etcétera–, los únicos que no estamos regulados somos los trabajadores. ¿Es tan difícil encontrar un camino? No digo que sea con una fórmula u otra. Dios quiera que con los empresarios se encuentre la forma de salir adelante y finalizar con alegría este proyecto. Queremos tener seguridad. Yo trabajé toda la vida en esta actividad y me queda poco para jubilarme, pero no quisiera que para las nuevas generaciones esto no se solucione porque si no seguiríamos sufriendo esta inclemencia y no es que no hayamos hecho el esfuerzo para solucionarlo. Hoy estamos muy cerca de perder esto, lo que sería lamentable.

Muchas gracias.

**SEÑOR FONTES.-** Saludo la actividad que tenemos ahora para llegar a una solución. Me parece magnífico que nos convoquen. Hace muchos años que estamos atrás de esto, sabíamos que en algún momento se iba a producir, son las cosas que están anunciadas, no por nosotros que no somos técnicos ni especialistas en nada, sino por los expertos de la OIT que en 1973, en el convenio 137, dijeron que todas estas exigencias que se ponían para el trabajo portuario iban a traer como consecuencia ajustes en el empleo de la mano de obra portuaria. Nosotros estábamos en otra situación, se manejaban las bosas de trabajo que tuvieron sus problemas y la ley de puertos las liquidó; ahí vimos cómo venía la cosa. Tuvimos que empezar a acercarnos muy a menudo al Ministerio de Trabajo y Seguridad Social –como bien recordará el señor senador Delgado– y recuerdo que nos decían que si bien nosotros queríamos que esto se regulara, eso no iba a suceder. Eso fue así y seguimos en la misma situación aunque todavía no podíamos anticipar la crisis. Evidentemente, la actividad y el trabajo portuario han ido en aumento y es indudable de que es un buen negocio. Hoy hay empresas muy fuertes, de punta y otras que están allí y no llegan a cubrir sus expectativas en su totalidad por lo que reducen costos con la mano de obra. No hay que olvidar que se creó la figura del trabajo eventual y allí encuentran una válvula de escape. Entonces, lo que puede ser un buen negocio para una empresa es una mala condición de trabajo para los trabajadores.

Los expertos de la OIT, en su recomendación n.º 145 dicen que, en lo posible, debería haber acuerdos como los que queremos alcanzar ahora y que hay que encontrar una solución porque estamos hablando de una fuente de trabajo importante, que da buenas ganancias. Cuando hablamos de una solución, no pretendemos que la empresa pague por el trabajo que el trabajador no hace, sino que se encuentren opciones creativas que permitan a la empresa cumplir con sus empleados y a estos últimos la tranquilidad de que van a llevar un salario decente a sus casas.

En este momento nuestro sindicato está en una buena sintonía, aunque es obvio que hay ciertos tironeos porque los afiliados piden cosas. De todos modos, ellos saben que la realidad demuestra que de todo esto tenemos que salir con una fuente de trabajo honesta.

**SEÑOR DELGADO.-** El invitado que acaba de hablar recordará que mantuvimos muchas reuniones, en una época muy linda de mi vida y de la de él. Trabajamos en una mesa tripartita para establecer una normativa de salud y seguridad laboral en el trabajo portuario.

**SEÑOR SUÁREZ.-** Afortunadamente, hoy estamos discutiendo, de manera tripartita, una norma de seguridad y ojalá se pueda aplicar rápidamente. Eso muestra cómo los empresarios, los trabajadores y el ministerio pudimos ponernos de acuerdo.

Simplemente quiero agradecer que nos hayan recibido para poder plantear nuestros argumentos y expresar la disposición del sindicato para poder encontrar una solución a todo esto. De todos modos, queremos ser claros en el sentido de que entendemos que esto debe ser legislado y quedar plasmado porque no podemos volver a la misma discusión en cada consejo de salario.

**SEÑOR PRESIDENTE.-** Les agradecemos la presencia.

*(Se retira de sala la delegación del Sindicato Único Portuario y Ramas Afines).*

*(Ingresan a sala los integrantes del Centro de Navegación).*

Recibimos con mucho gusto a la delegación representante del Centro de Navegación.

Como ustedes saben, en virtud de una propuesta de nuestros colegas, nos hemos adelantado a los plazos establecidos –nos encontramos en la etapa de prórroga que vence el 30 de junio– y hemos solicitado una entrevista a los distintos actores de la actividad portuaria, a efectos de saber en qué medida podemos contribuir para que esta etapa se cierre en buenos términos.

De modo que, con el mayor gusto, escuchamos sus opiniones.

**SEÑOR GONZÁLEZ.-** Una vez más, agradecemos por ser recibidos en este ámbito y que se nos permita expresar nuestra posición sobre este asunto que, como los señores senadores saben, hace varios meses que lo estamos estudiando a efectos de dar a conocer nuestra responsable opinión. Como cámara gremial, lo único que queremos es el bienestar para todos los puertos de la república, englobando a todos los negocios, todas las empresas y todos los trabajadores portuarios.

Este tema, obviamente, ha sido estudiado por todos y cada uno de los señores senadores; material de análisis y fundamentos sobran, todo lo cual consta en las versiones taquigráficas de nuestras anteriores comparecencias, reuniones con mesas representativas y encuentros particulares que nos hemos permitido tener con senadores y diputados de todos los partidos políticos. Por ende, haremos una breve reseña.

El artículo 116 –el señor senador Castillo tal vez lo recuerde– tiene su génesis en el Decreto n.º 248, que incluso fue motivo de algunas reuniones que tuvimos en el seno del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social. En esa oportunidad decíamos que era cuestión de tiempo que se extendiera a todas y cada una de las actividades marítimas y portuarias, porque ese decreto solucionaba un problema que no había, que era garantizar trece jornales a todos los trabajadores portuarios en el movimiento de carga y descarga de contenedores, cuando ellos ya recibían veinticuatro y veintiocho jornales. Esto, de alguna forma, iba a pegarle muy duro a los puertos del interior del país, que tenían un movimiento incipiente de cabotaje nacional, sobre todo en épocas de zafra de fruta, específicamente en el puerto de Paysandú, y en puertos como el de Nueva Palmira con alguna prueba piloto o los que funcionan bajo el régimen de zona franca.

En esas instancias también manifestamos –lo venimos subrayando y hoy, por suerte, se ha solucionado– que en todo momento el Centro de Navegación –más allá de la comisión directiva actual, esto viene desde antes– entendió como absolutamente injusto que el trabajador portuario no tuviera la debida cobertura mutual, en primer lugar, porque es un derecho, pero yendo a lo técnico, tanto el trabajador como la empresa hacían sus aportes, o sea que la plata estaba en el Banco de Previsión Social pero el trabajador no recibía la cobertura. Quiere decir que no era que no hubiera voluntad de pago porque los aportes se hacían, tanto de un lado como del otro. Durante mucho tiempo se le buscó la vuelta pero nunca se encontró la solución. Cuando surge el artículo aditivo 28, presentado por el Supra, no nos dieron los tiempos para argumentar ni tampoco recibimos ningún llamado de la Cámara de Diputados para pedir la opinión de los empresarios ni de las gremiales. Lo cierto es que con los equilibrios políticos, la rendición de cuentas fue aprobada y fuimos a dar pelea al Senado, y seguimos dando pelea una vez más.

En el nuevo artículo, cuya extensión va hasta el 30 de junio, hubo una intervención del señor ministro de Trabajo y Seguridad Social –con quien tenemos una responsable y correcta relación– y creo que finalmente entendió dónde estaba el asunto. Entonces, se consagró la cobertura mutual y, por ende, cambió la carátula del expediente, porque los trece jornales o el 1,25 de Bases de Prestaciones y Contribuciones no es caprichoso; lo que se buscó fue consagrar la cobertura mutual. ¿Por qué no ocho o diecisiete jornales? Y ¿por qué el 1,25? Porque esas cantidades van de la mano con la cobertura mutual, y ahora mediante este artículo esa cobertura se está pagando desde el 1.º de enero. No sé si queda bien decirlo de esta manera, pero tal vez sea gráfico: el expediente cambió de carátula, entonces ahora manejamos el tema de la estabilidad laboral para trece jornales, ya no más «cobertura mutual», ahora es «estabilidad laboral», para los trabajadores portuarios de negocios eventuales y para todos los puertos de la república.

Y créannos que, sometido a profundos análisis entendemos, desde nuestra modesta opinión, el contenido del artículo es realmente muy débil y genera muchísima confusión. Entre otras situaciones, el universo no va más allá de los trabajadores portuarios de las empresas que tenemos, sino que es toda persona que trabaja. Entonces, si mañana tenemos que contratar a un guardia de seguridad para un depósito portuario por una operación específica, tenemos que garantizarle los trece jornales, y capaz que lo necesitamos seis horas. En los puertos del interior las empresas estarán obligadas pero si no alcanza se pagará el 1,25, pero si estoy obligado, entonces, tengo que pagar. Eso dice la letra.

Los negocios zafrales o eventuales justamente se llaman así porque no tienen una uniformidad en el año, es decir no es una actividad de todos los meses, todas las semanas o todos los fines de semana. La descarga de fertilizantes, por ejemplo, es un negocio que depende de las condiciones climáticas, en algunos meses no hay un solo barco y en otros capaz hay dos, tres o cinco barcos. En el caso de la exportación de arroz sucede lo mismo y no en los 12 meses del año tenemos ese tipo de buques. Hace dos o tres semanas el señor Canciller de la República celebraba haber firmado un acuerdo comercial de exportación de arroz a granel a Irán; ahora bien, es absolutamente inviable la exportación de arroz a Irán si tenemos que pagar trece jornales todos los meses a todos los trabajadores, si al año tenemos cinco barcos.

Hemos tenido conversaciones con el señor ministro, con la Subdirectora Nacional de Trabajo, señora Cristina Fernández, con las otras cámaras empresariales y con el Sindicato Único Portuario, el Supra, que se acaba de retirar. Creo que, a esta altura del partido, legisladores, Poder Ejecutivo, sindicato y cámaras empresariales, sabemos que estamos ante un nudo difícil de desatar, pero que hay que desatar. Nosotros hemos manifestado al señor ministro y a la Subdirectora Nacional de Trabajo que, como estamos profundamente preocupados, en este tiempo que nos hemos permitido debemos llamarnos a la reflexión. El artículo es inconstitucional y no podemos mirar para el costado con respecto a eso. Hemos consultado a los más reconocidos juristas y aquí tenemos un informe del doctor Delpiazzo en el que, en sus conclusiones, subraya que este artículo es incompatible con los artículos 7, 8, 10, 32, 36, 53, 55, 57 y 72 de la Constitución de la República.

Ahora bien, en los puertos de la república no pasa cualquier cosa, allí hay empresas que trabajan muy bien y que tienen relaciones laborales muy buenas, muy fuertes y muy bien pagas. Y esto atenta contra el desarrollo comercial de los puertos del Uruguay. Desde la reinstalación de los consejos de salarios en 2005, salvo la primera ronda en la que no se llegó a un laudo, en todas las demás se hizo por laudo. Incluso, muchas veces el Poder Ejecutivo se abstuvo porque el laudo era por encima de las pautas o lineamientos que se habían fijado. Yo no estoy diciendo que no haya algunas situaciones particulares para corregir, rever o buscarle la vuelta. Pero no se puede generalizar y hacer inviables los puertos de la república por un tema que tiene su génesis en la cobertura mutual, que por cierto es un derecho ineludible y que por suerte hoy se cumple. Si un barco entra al Puerto de Montevideo o al

Puerto de Fray Bentos el 30 de enero y termina sus operaciones el 1.º de febrero y la ley me exige que tengo que pagar 26 jornales –13 por cada mes– para un barco que estuvo tres o cuatro días, no hay negocio que aguante. Y cuando no hay negocio que aguante, las empresas ya no existen como tales, no hay personal dependiente ni eventual. Los depósitos intraportuarios también están alcanzados por este artículo; están bajo régimen de concesión, con plan de negocios aprobado por la Administración Nacional de Puertos y están pagando cánones. Resulta que este artículo 116 los somete a una obligatoriedad que no es tal para otros depósitos que son directa competencia de estos depósitos intraportuarios: los depósitos fuera del puerto y los de zona franca. ¿Qué hacen esas empresas cuando están sometidos a una obligatoriedad que su competencia directa no lo está?

Hemos mantenido varias reuniones en el seno del Centro de Navegación y concretamente estamos en cuarto intermedio de una asamblea general extraordinaria que trata en forma específica este tema. Le hemos solicitamos a los socios –y hay que agradecer por su actitud– espacios para conversar en los distintos niveles para no presentar los recursos de inconstitucionalidad que ya están prontos, y que tampoco se haga lo propio con los recursos administrativos ante la Comisión de defensa de la competencia, especialmente de los depósitos intraportuarios que ven amenazado su negocio por esta obligatoriedad que el Estado le impone.

Ayer también se mantuvo una buena reunión con el sindicato, porque el diagnóstico es parejo para todos y es el problema que tenemos. Entendemos que no podemos negociar temas de naturaleza salarial en dos o tres canchas porque están los consejos de salarios y la ley de negociación colectiva. No podemos estar pagando por sobre las pautas y los lineamientos, aumentando las primas por nocturnidad, lluvia, trabajo en altura, presentimos y todo lo demás, y después aparecen artículos de ley o decretos que también nos sacuden y afectan la cadena de costos. Discutimos todo en los consejos de salarios o no discutimos más en ese ámbito y que sea lo que tenga que ser porque, total después sacan un decreto o una ley. Decimos esto con buena voluntad. ¡No podemos estar viviendo en una conflictividad permanente! ¡No se puede trabajar así!

Tenemos al Puerto de Montevideo con baja de volumen, tenemos problemas de trabajo en los puertos de Fray Bentos y Paysandú; Nueva Palmira está vacía. De los cuatro o cinco millones de soja que movió Paraguay el año pasado, por Nueva Palmira pasaron 320.000 toneladas, todo lo demás pasó por puertos argentinos.

Hay una realidad que nos está golpeando y la tenemos que ver. Sé que el Poder Legislativo tiene cientos de temas, pero tienen que creer a los que sabemos sobre el tema; está pasando esto. ¡Dennos esta derecha por lo menos! El diagnóstico es este y suponemos que no debe ser tan distinto al que Supra sabe que existe.

Nuestra posición fue la siguiente. ¿Tenemos que mejorar cosas? Bárbaro, está creado el ámbito. Deroguemos este artículo por todas las razones que existen, entre ellas, su inconveniencia, su inconstitucionalidad y porque atenta contra el negocio y tomemos el legítimo compromiso como contrapartes naturales de laudar en los consejos de salarios de donde nunca debió haber salido este tema.

Tenemos laudos vigentes, y la cláusula de paz de los convenios vigentes establece que salvo medidas tomadas por el PIT - CNT todo tema será laudado y/o discutido en el seno de los consejos de salarios. Estos temas lo fueron y los depósitos intraportuarios tienen un sistema de convocatorias garantidas, y es muy cierto que en un subgrupo de operadores portuarios este tema se conversó, no se llegó a un acuerdo, pero también es cierto que como medida de equilibrio y de compensación se aumentaron económicamente primas existentes en el laudo y se crearon otras; a su vez, el laudo, salvo el Poder Ejecutivo –porque estaba por arriba de los lineamientos– lo firmamos las dos partes y si lo hicimos fue por algo. Si estamos de acuerdo, firmamos, y si no estamos de acuerdo, no firmamos y que salga por decreto; pero está firmado. Para el Centro de Navegación –créannos– fue muy difícil no denunciar los convenios, porque si tenemos convenios vigentes y tenemos esta situación, rápidamente podíamos haber hecho uso de ese instrumento. Pero no lo hicimos por un tema de responsabilidad nacional: no queremos a los puertos en conflicto permanente parados y con situaciones que nadie quiere. Pero también llega un momento que nos preguntamos hasta dónde vamos a ir. Insisto en que no estamos hablando de negocios de contenedores que vienen todas las semanas, seis o siete navieras, todos los fines de semana, a traer, subir y bajar contenedores, sino de negocios eventuales. Si yo tengo 100 choferes para bajar 100 autos hoy pago 100 jornales y, mañana, ¿voy a pagar 1300 jornales para bajar 100 autos?

Vayamos a la pesca nacional e internacional; lo poco que queda de la pesca nacional y lo mucho que queda de la pesca internacional. Ni bien salió el artículo 116 hubo una nota de prensa de Malvinas indicando que si esto llegaba a suceder, la flota iba a ser derivada al puerto de Río Grande o al de La Plata, en Argentina, porque si no la pesca internacional se muere.

Quedo a las órdenes para cualquier consulta.

**SEÑOR FALCHETTI.-** Básicamente, el señor González ya ha delineado las principales dificultades que nos ocasiona al centro como institución la aprobación de este artículo. Simplemente, quiero formular una reflexión adicional en cuanto a la afectación de la negociación colectiva, tema que también fue esbozado en la intervención anterior, pero quiero profundizarlo un poco más.

En virtud de la ley nacional 18.556 tenemos vigente la obligación del Estado de fomentar la negociación colectiva. El artículo 3.º de esta ley establece que el Estado promoverá y garantizará el libre ejercicio de la negociación colectiva en todos los niveles. Esta obligación del Estado se escribe en un marco de obligaciones internacionales y constitucionales y a lo que es más beneficioso para los trabajadores y los empleadores. ¿Por qué digo esto? Porque la negociación colectiva es el mecanismo más apto para regular los intereses de las partes sociales. ¿Por qué? Porque los sectores sociales, a través de sus organizaciones, son los que están más cerca de la realidad que se pretende regular. La ley, por su carácter natural de generalidad, no siempre es capaz de capturar todos los matices de una realidad concreta y más el tema portuario que es sumamente específico.

En este contexto, la negociación colectiva ha sido definida como un traje a medida en contraposición a un traje de confección, porque el traje a medida tiene en cuenta las particularidades de aquel que lo va a usar. Con la negociación colectiva pasa lo mismo: los empresarios y los trabajadores se reúnen, discuten y acuerdan lo que creen mejor para sus intereses pero, además, lo hacen con el conocimiento propio que les da el diario devenir de los acontecimientos de sus actividades como trabajadores o como empresarios. Ese es el valor fundamental de la negociación colectiva: no solo que lo acuerdan las partes, sino que las partes conocen mejor que nadie la realidad que están regulando. ¿Por qué digo esto? Porque en ejercicio de esa libertad de negociación colectiva que consagra nuestra Constitución, las partes en el puerto regularon, trataron estos temas y negociaron los jornales garantidos. En el tema de los operadores –tal como se dijo– estuvimos muy cerca, no se pudo lograr un acuerdo total, pero quedó el tema en la agenda y se negociaron otras cosas. En depósitos portuarios hay un acuerdo que hoy está vigente. Este es un tema que no es menor; hay un convenio colectivo vigente por sobre el que se ha sobrepuesto la ley. Esto introduce, incluso, temas jurídicos que no voy a entrar a analizar acá, pero puede generar matices importantes y hasta de cierta gravedad. ¿Hasta qué punto el Estado, que tiene por ley la obligación de fomentar la negociación colectiva, desconoce su resultado cuando hay convenios vigentes que regulan el tema de manera distinta?

El presidente fue bastante exhaustivo en el tema por lo que voy a ser breve. Hoy tenemos un régimen de convocatorias aseguradas en el puerto de Montevideo para los depósitos y negociamos con operadores durante varios Consejos de Salarios y, en el último, estuvimos muy cerca de acordarlo, pero fue un tema negociado y contrabalanceado por otras concesiones. En ese sentido, pensamos que la interferencia de la ley puede ser una cuestión dañina y difícil de conciliar con los marcos constitucionales. Vamos a entendernos: no es que neguemos al Parlamento la facultad de legislar –todos sabemos que la tiene–, pero habiendo una regulación pactada libremente por las partes, con recíprocas concesiones y vigente al día de hoy, no parece conveniente –por lo menos a nuestro criterio– introducir una regulación que, para peor, presenta otros temas muy graves desde el punto de vista de su ejecución práctica y de sus consecuencias económicas. Eso por un lado.

Para finalizar, tenemos que decir que tan importante como la negociación colectiva es otro principio que también establece nuestra ley nacional, y es el de la buena fe. Pensamos que cuando se celebra un convenio colectivo, las partes tienen que abstenerse de todo medio de debilitar lo que se pactó allí. En el caso concreto, lamentablemente esto no ha sido así, se han visto influencias para modificar u obtener en vía parlamentaria o del Poder Ejecutivo lo que no se consigue en la negociación colectiva. Los que tenemos mucha experiencia en esto –como también tiene el señor presidente de la comisión– sabemos que la confianza entre las partes es un elemento vital. Independientemente de los desencuentros que tuvimos, tenemos y tendremos –porque defendemos intereses distintos–, la confianza básica y recíproca es fundamental para este tipo de actividades y, realmente, esta ley ha venido a poner un marco de sombra en la futura negociación colectiva. Nosotros, dentro de pocos días, vamos a tener que volver a encontrarnos en el Consejo de Salarios y la expectativa de los delegados empresariales es bastante pesimista por cuanto no sabemos si lo que salga de ahí va a ser respetado

o si, como ha pasado ahora, lo que no se consiga en esa negociación va a ser trasladado a otros ámbitos para imponer soluciones externas.

En ese sentido, pensamos que los Consejos de Salarios, con todos sus defectos y las críticas que todos le hacemos, han sido un elemento importante en la historia del país. Han demostrado una supervivencia increíble, porque fueron constituidos en 1943, han desaparecido y vuelto a aparecer. Es decir que tienen una vitalidad y una fuerza que debemos reconocer que está incorporado al modo de ser nacional; es difícil concebir al Uruguay de hoy sin Consejos de Salarios.

Ahora bien, esta ley debilita los Consejos de Salarios porque, reiteramos, cuando en unos días empiece la negociación –si las autoridades pertinentes adoptan la decisión de concurrir– vamos a estar en una situación muy difícil, porque la incertidumbre es mala para una negociación y la confianza ha sido afectada.

En este sentido, pensamos que el Estado debe fomentar la negociación colectiva, no desconocerla. Y nosotros creemos que esta ley no ayuda a los próximos Consejos de Salarios, no ayuda a la confianza de las partes y no ayuda al funcionamiento del puerto que es en lo que, en definitiva, deberían estar interesados tanto empleadores como trabajadores.

**SEÑOR DELGADO.-** Ya di mi opinión cuando se discutió este proyecto de ley, del cual estamos en los últimos sesenta días de prórroga. Creo que la temática establecida aquí es la típica de la negociación colectiva. Esa es una discusión que daremos en su momento.

Quiero preguntar a la delegación del Centro de Navegación, en función de las entrevistas que tuvimos anteriormente con la Unión de Exportadores del Uruguay –UEU– y el Sindicato Único Portuario y Ramas Afines –Supra–, en las que se habló de una negociación bipartita entre el Supra y el Centro de Navegación que está instalada desde el viernes pasado y ahora con asesores legales de ambas delegaciones, si hay un cronograma de trabajo, si la negociación es exclusivamente por este tema, si hay avances, si se han incorporado algunos otros temas por fuera del artículo 116 que hoy está prorrogado y si abarca todos los sectores.

El senador Otheguy preguntaba al sindicato –lo comparto– si su visión era homogénea respecto a todos los sectores o si había heterogeneidad y si en algunos sectores la situación era más crítica que en otros. El senador Otheguy mencionaba al sector del arroz y de la pesca como algunos de los sectores críticos. Los invitados recién hablaban de la carga y descarga de vehículos y de algunos otros más. Me gustaría saber también acerca de la homogeneidad o heterogeneidad respecto al impacto que pueda tener esta ley en el caso de que culmine su prórroga y quede vigente.

**SEÑOR OTHEGUY.-** En primer lugar, saludo a la delegación que hoy nos visita.

Compartimos –así lo hemos hecho siempre– la importancia que tiene la negociación colectiva. Aquí hay una realidad: hay una ley votada. El Parlamento –entiendo pertinentes muchos de los cuestionamientos que se hicieron– vota otra ley, estableciendo un plazo de tiempo para intentar encontrar una solución que contemplara las expectativas de las partes.

En tal sentido, surgieron algunas preocupaciones. La primera de ellas es que el sindicato plantea que durante cuatro meses no se negoció. Por lo tanto, en base a la expectativa con que el Parlamento votó una ley, entendemos que si pasaron cuatro meses en los que no se negoció, se perdió tiempo. Ahora quedan sesenta días.

Me interesa saber si hay posibilidades ciertas de negociar o si existen planteos tan equidistantes que no es posible una real negociación. Para nosotros, como legisladores, es relevante tener claro cómo se va a utilizar el tiempo disponible que tenemos para salir de un problema. Estamos intentando facilitar el camino para encontrar una solución que contemple las partes, pero tenemos que tener claro cómo se están parando en el tema cada una de las partes. Me preocupa el hecho de que durante cuatro meses no haya habido diálogo ni se hayan tendido puentes. Pero, fundamentalmente, me preocupa saber cómo vamos a utilizar estos sesenta días y cómo está parado cada uno de los actores, con su legítimo posicionamiento, respecto a este tema, para tener claro si hay posibilidad de llegar a algún tipo de acuerdo, porque eso luego tiene que plasmarse necesariamente en una ley.

El sindicato adelantó que habría disposición al diálogo y, en base a algunas de las preguntas que aquí se hicieron –tenemos bastante claro la complejidad de algunos sectores y la manera en que

impacta esta norma–, habría intención de buscar algún tipo de solución.

Me interesaría saber cómo está ese escenario actualmente para ver qué posibilidades hay de transitar ese camino en acuerdo porque entiendo la vía de la institucionalidad, pero en Uruguay quien la define es la Suprema Corte de Justicia, que en algunos casos ha hecho pronunciamientos de inconstitucionalidad que han sido bastante claros; en otros, no los ha tenido y también ha cambiado de posición sobre un mismo tema. Digo esto simplemente para señalar que la inconstitucionalidad de una ley no es algo transparente, pero pongo el foco en lo que pregunté anteriormente.

**SEÑOR PARDIÑAS.-** A fin de vincular lo que se ha manifestado en las anteriores comparecencias y profundizar en el tema, de acuerdo con la información que ustedes vuelcan, me surge la siguiente interrogante. Se han dado algunos ejemplos, algunos muy gráficos, que generan un pensamiento muy lineal y nos llevan a decir que se votó un disparate. Por ejemplo, un barco que descarga durante los días 31 y 1.º, generaría trece jornales en un mes y trece en el siguiente. Tengo la perspectiva de que estamos visualizando un trabajo vinculado a una única actividad, que es la carga o descarga de un barco, y no en base a que –esa es mi duda– esos trabajadores estén vinculados a la carga y descarga, pero trabajen también en otros barcos que llegaron en otros días del mes.

Es una actividad que se vincula a otro tema que también se ha planteado y es la forma en que ustedes lo ponen en práctica o cómo lo piensan en virtud del desempeño de sus empresas en torno al registro. Me refiero a que esto se asocia al hecho de tener un registro de trabajadores que permanente serán convocados para las distintas tareas. Ahí es donde se nos generan las dudas. Nos preguntamos si esta actividad se piensa con tal grado de especificidad, de capacitación, formación y tecnificación que esas personas solo se encargarán, por ejemplo, de los cinco barcos graneleros que se cargan de arroz en el año. ¿Solo están capacitadas para hacer eso y no otra cosa? Si lo visualizamos de tal manera, no habrá posibilidades de tener jornaleros de trece jornales al mes. Ahora bien, ¿las empresas entienden que esos jornaleros también cumplen tareas con otro tipo de cargas?

Me gustaría saber cómo se implemente esa situación.

**SEÑOR GONZÁLEZ.-** Quisiera responder las preguntas del señor senador Delgado y después cederé el turno al señor Paolillo, presidente de la mesa de operadores del Centro de Navegación, para que aporte más detalles.

Mantuvimos una primera reunión bipartita en la sede de Supra, en la tarde de ayer, como producto de un acuerdo que le propuse al señor Suárez, presidente de dicho sindicato. Primero debíamos conversar sin tantos otros interlocutores como para obtener un diagnóstico sincero y después analizar un plan de trabajo a seguir hasta donde se pueda. Específicamente se habla del artículo 116 y como alcanza a todos los puertos de la república y a todas las actividades portuarias, lo cierto es que abarca a todos los sectores; no escapa ninguno. Como ustedes saben el puerto de Montevideo es un puerto multipropósito que tiene su terminal especializada de contenedores, pero en los muelles públicos conviven las más variadas actividades.

El artículo 116 también le pega al negocio de los cruceros que tiene una política nacional. Aquí vienen los cruceros con 200, 270 o 280 escalas en temporada; es zafral, vienen en noviembre y se van a abril o un poco antes. ¿Por qué vienen al puerto de Montevideo? Vienen a cargar combustible, a descargar basura y a hacer las provisiones, lo que genera un trabajo eventual. Por estas razones es que digo que el artículo 116 va a golpear el negocio de los cruceros, como así también al campo con la descarga de los fertilizantes y con la exportación del arroz. Creemos que mediante este artículo se intenta consagrar ciertos beneficios a un sector específico de trabajadores y hace inviables operaciones comerciales de importación y exportación que ponen en riesgo otras fuentes de trabajo de otros trabajadores uruguayos que no tienen un artículo 116 que diga: «Trabajes o no te corresponden 13 jornales». Eso también desde el punto de vista nacional debe llamar a la preocupación. No es que no hayamos negociado cuatro meses; yo no lo veo así, el Centro de Navegación no lo ve así.

No somos una cámara que vaya prendiendo luces amarillas innecesariamente donde no hay amenazas o riesgos, no está en nuestro ADN actuar así. Siempre venimos con una opinión responsable; fuimos actores claves en el levantamiento de la 1108, trabajando en silencio con cancillería nacional, el Centro de Navegación de Argentina y el Gobierno de Macri que asumía. Fuimos los primeros en enterarnos que la disposición había sido levantada y los primeros en coordinar reuniones en la Casa Rosada cuando Uruguay y Argentina no se hablaban. Y nos preocupó el Canal Martín García, el Río Uruguay y las terminales flotantes que teníamos en el río producto de que Argentina no nos dejaba hacer inversiones en nuestro territorio. Es decir, siempre trabajamos en

armonía para viabilizar los puertos del Uruguay, y cuando hoy venimos y decimos que el artículo 116 lo pone en riesgo es porque lo pone en riesgo.

Respecto a esos cuatro meses, no es que no hayamos negociado porque fuimos al ministerio varias veces y hubo contactos en forma paralela. Para nosotros el artículo 116 fue una bofetada de quien lo propuso y lo votó. Lo digo en la forma más humilde que ustedes me puedan captar. El artículo 116 es un horror. A muchos que votaron afirmativamente les preguntamos: «¿Por qué nos llamas y nos preguntas como está la situación con la hidrovía, con el tránsito de Paraguay, Zárate, la zona del NOA y Rosafé en Argentina y no lo haces para hablar de un artículo que se propone, que va a tener un impacto negativo atroz? ¿Cómo nos vamos a manejar? ¿Nos van a llamar? ¿Nos van a pedir opinión?». ¡No tuvimos tiempo de opinar! Entonces, hay un artículo votado porque si no se pierden los equilibrios, una la Rendición de Cuentas a tapa cerrada y después la pelea la tiene que dar el Senado, y ojo con el Senado porque tiene el tema de los cincuentones; ¡¿y yo que sé todo eso!? Lo que quiero es que los puertos trabajen, los armadores vengan, tengamos producción, salida fluida, que nuestros canales y puertos sean cada vez más profundos y se sigan multiplicando los puestos de trabajo en el sector portuario, porque eso también pasa.

La ley de puertos –a esta altura política de Estado, porque desde ese momento hasta el día de hoy todos los gobiernos han pasado y nadie la ha tocado, así que estamos de acuerdo en que es buena– multiplicó por ene los puestos de trabajo y mejoró por ene los instrumentos de seguridad ocupacional, los de capacitación y los de salarios. Cuando uno ve el monto del jornal de tal categoría de trabajadores eventuales, según el laudo, que se contratan para este tipo de negocios eventuales y los multiplica por trece –el mínimo, no lo que se paga efectivamente, porque se paga más–, puede comprobar que gana lo mismo o más que otro uruguayo que trabaja treinta días en cualquier otra actividad.

También convengamos que hay una situación de ausentismo tremendo a nivel país y eso también sucede en el puerto. A veces, en estas operativas necesitamos doscientas, trescientas o cuatrocientas personas pero de cinco días vienen a trabajar dos o tres. Entonces, tenemos que volver a convocar y eso no es fácil. No digo que no pueda ser mejorado, pero no con una ley. Tal vez finalmente alguien podrá entender que no es inconstitucional pero nosotros le vamos a dar pelea por ahí también porque estamos en un Estado de derecho y somos una cámara empresarial.

**SEÑOR OTHEGUY.-** Entiendo perfectamente los argumentos que se han expuesto y tengo posición sobre algunos de ellos, pero no es lo que estamos discutiendo aquí. Quiero tener claro si el camino que va a recorrer la cámara es la inconstitucionalidad, que está planteando la derogación del artículo 116, y si no existe la posibilidad de encontrar un camino intermedio entre las partes. Eso clarificaría el panorama.

**SEÑOR GONZÁLEZ.-** Ayer estuvimos en el Supra junto al doctor Falchetti, la doctora Ageitos y por algo Paolillo también estaba ahí. Esto nos quita bastante tiempo privado ya que lo hacemos en forma honoraria y eso demuestra que le queremos encontrar la vuelta. Sin embargo, quiero dejar claro que no queremos que nos hagan responsables de este artículo 116 y de cuatro meses por tener o no acercamiento, porque la primera situación de alejamiento de las partes fue por el propio artículo que se presentó; algunos diputados lo apoyaron y finalmente se votó. Entonces, nosotros vamos a los consejos de salarios y nos preguntan cuál es nuestra propuesta; vamos por un decreto y nos hacen la misma pregunta y se aprueba un artículo que luego todos se dan cuenta de que está mal y nos vuelven a preguntar lo mismo. La propuesta es que lo deroguen y que lo pasemos a los consejos de salarios de donde nunca debió salir. ¿Nadie es responsable de esto? Creo que es la justicia de lo que tiene que suceder en un país donde hay inversiones nacionales y extranjeras y no queremos poner en riesgo el negocio y los puestos de trabajo.

Hemos ido a hablar varias veces al Ministerio de Trabajo y Seguridad Social y parece que la otra parte de la película es que presentan el artículo y se enojan porque no vamos a hablar. ¿Por qué no hablaron con nosotros antes de presentar el artículo? Ese también puede ser un razonamiento legítimo. Nos quedan menos de sesenta días y estamos aquí porque nos sentimos profundamente preocupados. ¿Saben una cosa? Ayer le decíamos al Supra –y ellos coincidían– que para nosotros no va más aquello de que los empresarios son los malos y los trabajadores los buenos porque hay buenos y malos en todos lados. Miren esta situación: hay trabajadores en estas empresas que ya cobran dieciocho y veinte jornales y hay otros que trabajan cinco o seis jornales y cobran por cinco o seis jornales. ¿Saben qué va a pasar si este artículo sigue vigente? Que, como al que llamamos para que trabaje cinco o seis jornales le vamos a tener que pagar trece, el trabajador que hoy cumple dieciocho o veinte, no va a trabajar más de trece; le vamos a quitar cinco, seis o siete jornales. Si al fin y al cabo

tenemos que pagar trece para todo el mundo, entonces, repartamos la torta, porque la obligación laboral la tenemos que cumplir y porque, de lo contrario, vamos a perder los juicios.

Pero, también, hay un tema de exposición. Si alguien hace años que trabaja en una empresa, percibe quince o dieciocho jornales todos los meses, pero a partir de ahora solamente tendrá trece, es probable que tengamos problemas con ese trabajador portuario, por derechos adquiridos o lo que sea. Sin embargo, hay otro trabajador que, si viene por una jornada, tiene consagrados los trece jornales. ¿Está bien eso? Analicemos la norma, ¿está bien eso?

Ayer se lo decíamos a los representantes del Supra: «Entiendo que ustedes no quieren cobrar sin trabajar» Nunca lo puse en tela de juicio. «Entiendo que no pretenden que se fundan las empresas». Muy agradecidos, también lo entendemos. Ahora bien, con este artículo, el que no va a trabajar va a cobrar y las empresas se van a fundir.

Comprendo que el espíritu es totalmente distinto. No lo pongo en duda. Tengo muy buena relación con casi toda la cúpula del Supra. No dudo de que ese no fue el interés, que no era eso lo que se buscaba. Reitero: lo entiendo; todos lo entendemos. Pero lo que está votado, es un derecho que tendrá el trabajador, pero, cuando entre a regir, ¡no hay tutía! Vaya o no vaya el trabajador, habrá que pagar.

**SEÑOR PAOLILLO.-** Un saludo a los senadores.

Me voy a referir al tema de los graneles. Dejo de lado el tema de los contenedores, que tienen una forma de trabajo distinta e incluso los barcos vienen asiduamente, y dejo afuera el caso del arroz, porque también es distinto al resto de los graneles. Acá, la mayor cantidad de carga corresponde a granos o a fertilizantes.

Ahora bien, contestando a la pregunta planteada, no es que las empresas hagan un barco solo, sino que las empresas graneleras, generalmente, tienen sesenta o setenta personas efectivas. Con este personal pueden atender un barco, incluso, haciendo dos o tres manos. El problema surge cuando llega más de un barco. Puede pasar lo que ocurre en este momento, pues luego de un mes de abril en el prácticamente no vinieron barcos; un mes de enero, tampoco vinieron barcos; un mes de febrero en el que empresas que no habían hecho ninguna tonelada, movieron 200000, mientras que ahora hay colas de barcos para entrar. Entonces, ¿qué pasa? Se empiezan a atender, pues barcos que cuestan USD 40000 o USD 50000 por día no pueden quedar afuera a la espera de poder atenderlo con nuestra propia gente, entonces, se toma personal. Hay empresas que aseguran no trece jornales, sino dieciocho, veinte, doce o el mes entero; hay grupos de estibadores a los que se les asegura doce o catorce y grupos de maquinistas a los que se le aseguran dieciocho, veinte o veintitrés jornales. Pues bien, se toma gente de afuera, pero el atoramiento de trabajo dura tres o cuatro días. Después, pueden pasar seis meses en los que se trabaja con los mismos efectivos.

Conozco empresas que toman personal no portuario, a gente que trabaja en una barraca, que tienen experiencia en el trabajo de almacén, pero que dejan su actividad porque el jornal en el puerto es bueno. Es así, que un trabajador de la estiva –el que gana menos–, por ejemplo, cobra dos, tres o cuatro jornales, tiques de alimentación, etcétera, con lo que, por cada día trabajado, por jornal, se hace $ 1800 o $ 2000. ¡Ojalá pudiéramos darle, no a los setenta trabajadores sino a los doscientos que hay que tomar en un mes para trabajar por tres o cuatro días, trece jornales! Pero es prácticamente imposible, porque habría que trasladar a los fertilizantes –en el caso del campo– ese monto abismal de trece jornales para doscientas personas. Y estoy hablando de una sola empresa, pero esto se multiplica por muchas empresas, de Montevideo y de Nueva Palmira.

En lo que respecta al arroz, la situación es distinta porque hay cinco o seis barcos por año, y el arroz emplea muchísima mano de obra. Sé que se han dado problemas en cuanto a seguridad y demás porque utilizan mecanismos con las bolsas que sabemos que son bastante complicados, y tampoco agarra viaje cualquiera; no es la misma gente que utilizan otras empresas. Las empresas tienen su personal, que van contratando, pero en el sector arrocero se utiliza mucha más gente, que no puede quedarse esperando a que la llamen de otras empresas porque estas van tomando trabajadores de sus propias listas porque tienen libertad de contratar. Entonces, ¿qué pasa con la actividad del arroz en el puerto? Son aproximadamente seiscientas personas por día y un barco de arroz tarda cuatro a cinco días pero luego de eso no hay más arroz hasta que no ingresa otro. Por ejemplo, en lo que va de este año creo que no hubo un solo barco hasta mayo. Entonces, ¿cómo se hace para mantener a seiscientas personas con trece jornales mensuales? ¿Quién paga eso? Es complicado, muy

complicado. Esos son los números que hacen muchas empresas, que a veces deciden no atender barcos y dejarlos afuera, y alguna otra empresa podrá o no atenderlo; es un problema económico.

Respondiendo a la pregunta que hizo el señor senador Otheguy, creo que hay caminos intermedios que pueden lograrse, y en eso estamos.

**SEÑOR FALCHETTI.-** Con respecto a la inconstitucionalidad y a los medios de impugnación, sabemos –por experiencia propia– que son inciertos. Honestamente, no es la vía que preferimos recorrer. Llegado el caso, por supuesto que lo vamos a hacer porque es la única defensa que tenemos cuando se nos cierran las otras puertas. A veces salen bien y otras no. La última novedad que tenemos es que en una impugnación al Decreto n.º 248 el procurador del Estado en lo contencioso administrativo recomendó al tribunal la anulación de dicho decreto, procedimiento que está en trámite; todo es lento e incierto. Entonces, apostamos a una solución negociada; siempre va a ser mejor. Como solemos decir los abogados: «A veces es preferible un mal arreglo que un buen juicio».

En cuando al segundo punto, para ser objetivos, en el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social constan las actas de las numerosas reuniones que ha habido por este tema en estos meses transcurridos.

Finalmente, el señor senador Delgado había preguntado si esta instancia bipartita que se había abierto tenía un cronograma y un plan de actuación y cuál era su alcance. El alcance es, exclusivamente, tratar de encontrar una solución al artículo 116, y la próxima instancia de negociación bipartita está prevista para el próximo martes a la hora 10.

**SEÑOR PRESIDENTE.-** Traté de no dar mi opinión para oficiar de presidente pero voy a hacer algunas apreciaciones finales.

Como ustedes saben, antes que González, en el Centro de Navegación hubo un Fernández; y antes que un Ricardo Suárez en el Supra hubo un Castillo; y antes hubo negociación. Yo he estado de todos lados del mostrador en esta negociación. He ido como parte de la negociación de los trabajadores a buscar que se le asegure el jornal; he ido a oficiar como central sindical para ayudar a la delegación de mis compañeros; he estado en el ministerio de trabajo con ustedes trabajando en este último período, y ahora nos toca acá. Por tanto, cada vez más uno ve las distintas caras que a veces tiene un mismo problema. Pero quiero decir con sinceridad un par de cosas.

En primer lugar, quiero destacar que en la negociación colectiva se ha apostado muchas veces y disponiendo cantidad de tiempo para que se resuelva en el consejo de salarios este tema y no ha sido posible. Esto no es echar la culpa a nadie. En el ámbito tripartito, en ninguna de las tres partes hemos logrado encontrar una salida.

En segundo término, quiero decir que también vino aquí una delegación del sector empleador –particularmente la Unión de Exportadores del Uruguay, que no es una cámara– preocupado porque se solucione este tema. Allí hay un problema de costos, lo dijeron y no lo escondieron; hablaron de que si esto no se arregla hay un traslado de costos que hace inviable la empresa. El sector de los trabajadores cuando viene dice que están preocupados porque acá se pueden cerrar algunas empresas y pueden echar trabajadores. Entonces, todos –incluidos ustedes– queremos encontrar cuál es la solución más equilibrada que al mismo tiempo dé rentabilidad a las empresas pero que también le asegure un mínimo de jornales e ingresos a los trabajadores. Debe haber un mecanismo y tal vez nosotros acá –me hago cargo de lo que votó el Parlamento antes de que yo viniera– no lo hemos encontrado y quizás esta no es la mejor solución. ¿Pero cuál es?

Hay algunas pistas. Nosotros nos permitimos también tirar algunas pistas, porque ustedes después van a leer la versión taquigráfica de las cosas que estamos afirmando ahora y las que se han afirmado antes, así como también la leerán los que estuvieron anteriormente. Me pregunto qué posibilidades hay, entre otras cosas, de preguntar a todas las partes si deben ser sí o sí 13 jornales y si no hay términos medios para hablar. ¿Nos enfrascamos en que deben ser 13 jornales y 12, 10 o 15 no sirven? Recuerdo que cuando este lío se empezó a generar estaba la terminal de contenedores en conflicto, y a partir de allí se generó todo esto. Es cierto, y me consta, que muchas empresas, sin tenerlo por escrito, asegura mucho más de 13 jornales. Pero hay quienes no llegan a veces a esto por meses enteros. Ahora bien, en el acumulado del año, ¿no se podrá medir de la misma forma que se mide el IRPF para los descuentos? Quizás en un mes no se hace 13, pero el otro mes se trabaja íntegro y eso se puede tener como una cuenta corriente de los jornales. ¿Les servirá eso a los

trabajadores? Nosotros hemos intercambiado opiniones con otros colegas de esta comisión y nos planteamos lo siguiente. ¿No existe la posibilidad de utilizar el mismo mecanismo que se usa en la ley de negociación colectiva de descuelgue para aquellas empresas que no tienen forma de asegurar los 13 jornales? Se podría demostrar, con los datos arriba de la mesa, y en ese caso no exigirlo y buscar un término medio o una alternativa. Nosotros estamos afiliados a estas tres ideas finales y creemos que hay caminos alternativos. Apostamos a que efectivamente esto se resuelva, dada la experiencia que ustedes tienen y la preocupación que existe por parte del sindicato y del ministerio.

Además, quiero recalcar que la idea es que ustedes cuenten con esta comisión para ayudar a buscar una salida, más allá de que cada uno de nosotros tenga una opinión formada al respecto. Me consta, porque estoy conociendo a todos los colegas –un par de senadores ya debieron retirarse porque debían asistir a otras actividades–, que aquí tenemos un espíritu de trabajo en cuanto a meternos adentro de los problemas para buscar –a veces hasta por fuera de las versiones taquigráficas– cuál es el camino que puede contribuir a la solución de un conflicto.

En nombre de la comisión, quiero agradecer la participación de ustedes y la sinceridad a la hora de tener que opinar lo que no nos gusta. Quiero que ustedes se lleven la impresión de que nosotros no escondemos lo que pensamos sino que lo decimos acá y no andamos diciéndolo por ahí; queremos saber más. A nosotros nos une la búsqueda de una solución a un problema de larga data. Nos preocupa la continuidad del sector empleador y la actividad portuaria, pero que los trabajadores sepan cuánto va a ser su jornal a fin de mes, también es parte de la preocupación. Ni más ni menos que la de ustedes, la preocupación va en el mismo sentido.

Seguramente, en estos cuarenta y cinco días restantes de plazo estaremos intercambiando opiniones. Reiteramos que estamos a la orden para lo que necesiten y no importa si está o no funcionando la comisión.

Muchas gracias.

*(Se retiran de sala los representantes del Centro de Navegación).*

**SEÑOR CAMY.-** Quise honrar la costumbre parlamentaria de no dar la opinión en presencia de las delegaciones y que solamente se realicen preguntas que, en mi caso no tenía. Reafirmo, después de escuchar a todas las partes involucradas en el tema, lo que he fundamentado oportunamente en la Comisión de Presupuesto integrada con Hacienda, en el ámbito del Senado y en esta propia comisión. Quería solicitar que la división jurídica del Poder Legislativo haga un informe completo sobre la constitucionalidad o no del artículo 116 de la Ley n.º 19535. Solicito esto porque salvo el doctor Mieres, que es abogado, no somos expertos. Tengo la opinión de mis abogados asesores, pero no me quiero quedar solo con ella. Tampoco pretendo señalar que sea contundente la opinión que nos dé la división jurídica del Parlamento, porque sobre eso cada uno tendrá su opinión. Lo que sí me preocupa en tanto me siento responsable como legislador, que no volvamos a producir leyes inconstitucionales, con todo lo que ello implica. Quiero decirlo porque me llamó la atención la insistencia que han tenido sobre esa situación y eso provoca que me sienta doblemente responsable en caso de que por lo menos no tenga el asunto claro. Me parece que el Poder Legislativo debe tener esto presente, razón por la cual solicito que la división jurídica nos dé su visión sobre la eventual inconstitucionalidad que pueda tener este artículo.

**SEÑOR PRESIDENTE.-** Nos parece de recibo lo que acaba de plantear el señor senador.

Se levanta la sesión.

*(Son las 17:44).*